ProRail

Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland

2013 vergeleken met 2012

Van	ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV
Auteur	Ron Demmers

Kenmerk	
Versie	1.0
Datum	5 december 2014
Bestand	141205 Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland_2013 vergeleken met 2012
Status	definitief

Inhoud

Inleiding

Deze rapportage geeft inzicht in de ontwikkelingen in het spoorgoederenverkeer en is gebaseerd op de data die door ProRail standaard worden geregistreerd.

De realisatiedata over het jaar 2013 worden vergeleken met dezelfde gegevens over het jaar 2012. Dit betreft sec een weergave van de feitelijke realisatie, waar mogelijk kort geduid of verklaard, maar zonder uitgebreide analyse.

Deze rapportage beschrijft de algemene ontwikkeling van het spoorgoederenverkeer. Voor specifieke ontwikkelingen rond geluid en vervoer van gevaarlijke stoffen (Basisnet) rapporteert ProRail separaat.

Om de realisatie 2013/2012 in historisch perspectief te zien, zijn in de bijlage voor de belangrijkste items in een reeks van de afgelopen 10 jaar geplaatst.

1 Goederenvervoer per spoor neemt toe

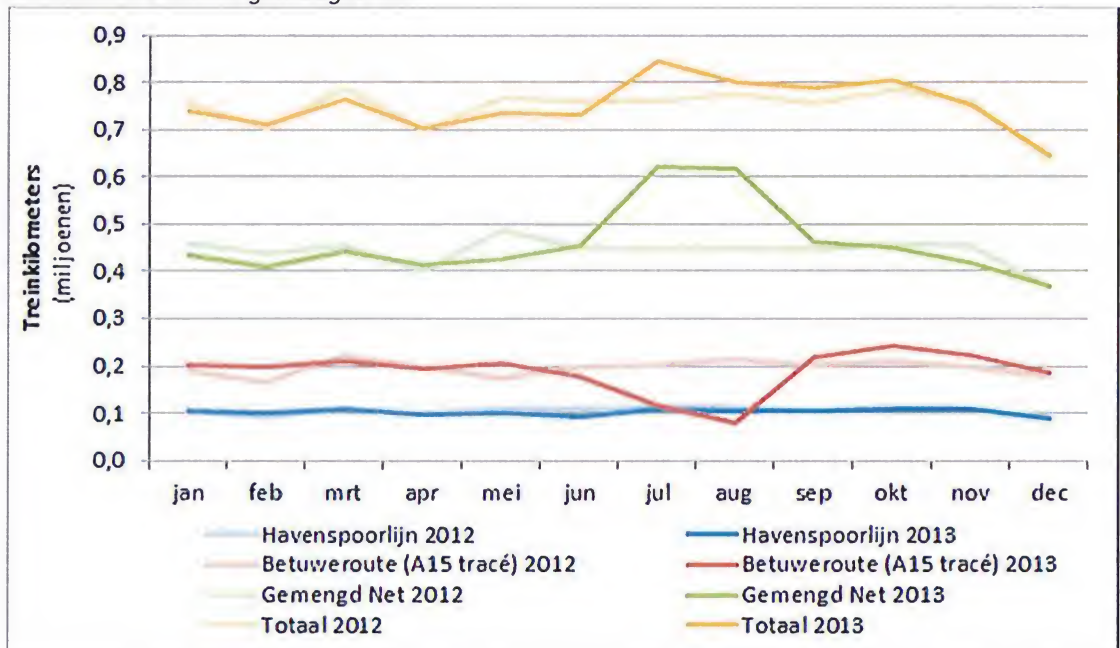
1.1 *Toename totaal aantal treinkilometers met verschuiving naar gemengd net*

Het aantal goederentreinkilometers[1] is in totaal in 2013 met 1% toegenomen ten opzichte van 2012 en uitgekomen op 9,0 miljoen:

- Havenspoorlijn 1,2 miljoen treinkilometer, afname van 3%
- Betuweroute 2,3 miljoen, een afname van 4%
- Gemengde net 5,5 miljoen, een toename van 4%

In de zomer van 2013 is gewerkt aan het spoor op het traject Emmerich – Oberhausen. Hierdoor nam de capaciteit van de Betuweroute af tot ca. 40 goederentreinen per etmaal. Het overige goederenverkeer werd via het gemende net (zowel via de Brabantroute/Venlo als via Bentheim). Dit verklaart de afname op de Betuweroute en de toename op het gemengde net. Omdat de route tussen Rotterdam en de grens met Duitsland via de Betuweroute ca. 38 kilometer (25%) korter is dan via het gemengde net (Brabantroute)[2] neemt het totaal aantal treinkilometers toe.

Grafiek 1.1: ontwikkeling aantal treinkilometers per maand op de Havenspoorlijn, de Betuweroute en het gemengde net



[1] Gemeten treinkilometers van alle goederentreinen door goederenvervoerders obv tt7006, dus exclusief goederentreinen door aannemers of andere vervoerders

[2] Van Amsterdam naar de grens bij Emmerich is via Betuweroute overigens langer dan via het gemengde net.

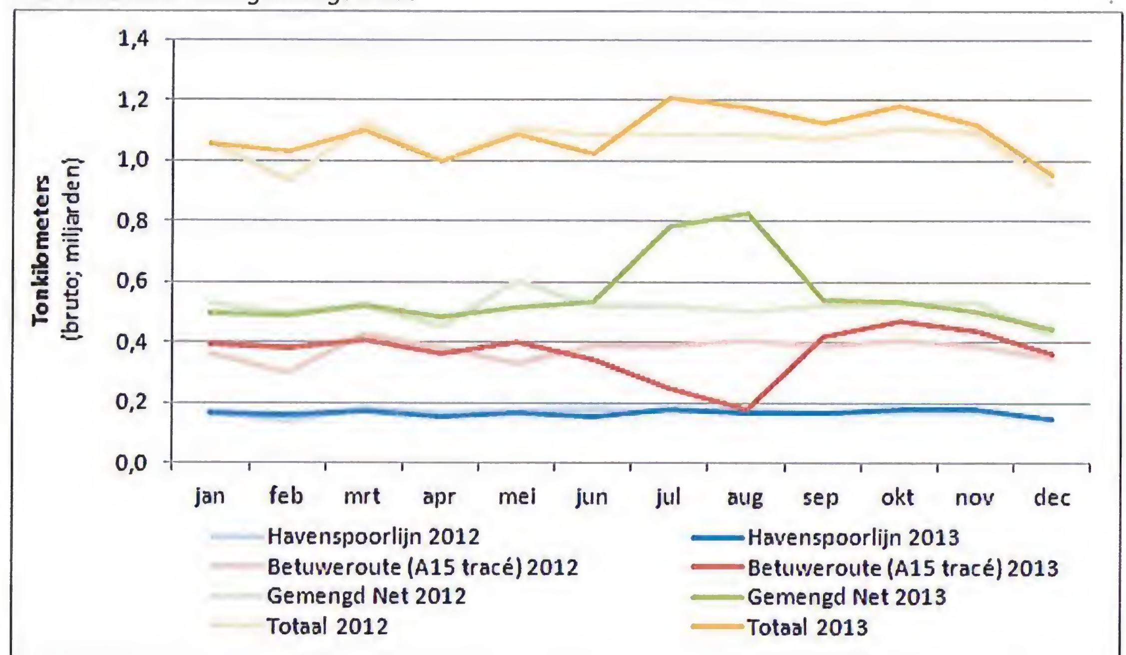
1.2 Toename totaal aantal tonkilometers met verschuiving naar gemengd net

Het aantal (bruto) tonkilometers[3] is in totaal in 2013 toegenomen ten opzichte van 2012 en uitgekomen op 13,1 miljard (toename 3%):

- Havenspoorlijn 2,0 miljard tonkilometer, afname van 1%
- Betuweroute 4,4 miljard, een afname van 3%
- Gemengde net 6,7 miljard, een toename van 8%

Een groot deel van het verschil in tonkilometers wordt verklaard door de eerder genoemde werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen. Een andere verklaring is dat het 'normgewicht' voor goederentreinen die niet worden gemeten door Quo Vadis is verhoogd van 300 ton tot 650/700 ton per trein. Het effect van deze laatste maatregel, is ook goed zichtbaar in grafiek 5.4 (op pagina 24).

Grafiek 1.2: ontwikkeling aantal (bruto) tonkilometers per maand op de Havenspoorlijn, de Betuweroute en het gemengde net



1.3 Zwaardere treinen

Door de tonkilometers te delen door de treinkilometers, wordt het gemiddelde gewicht per trein berekend. In 2013 waren de goederentreinen 2% zwaarder dan in 2012: 1.450 ton per trein (bruto treingewicht).

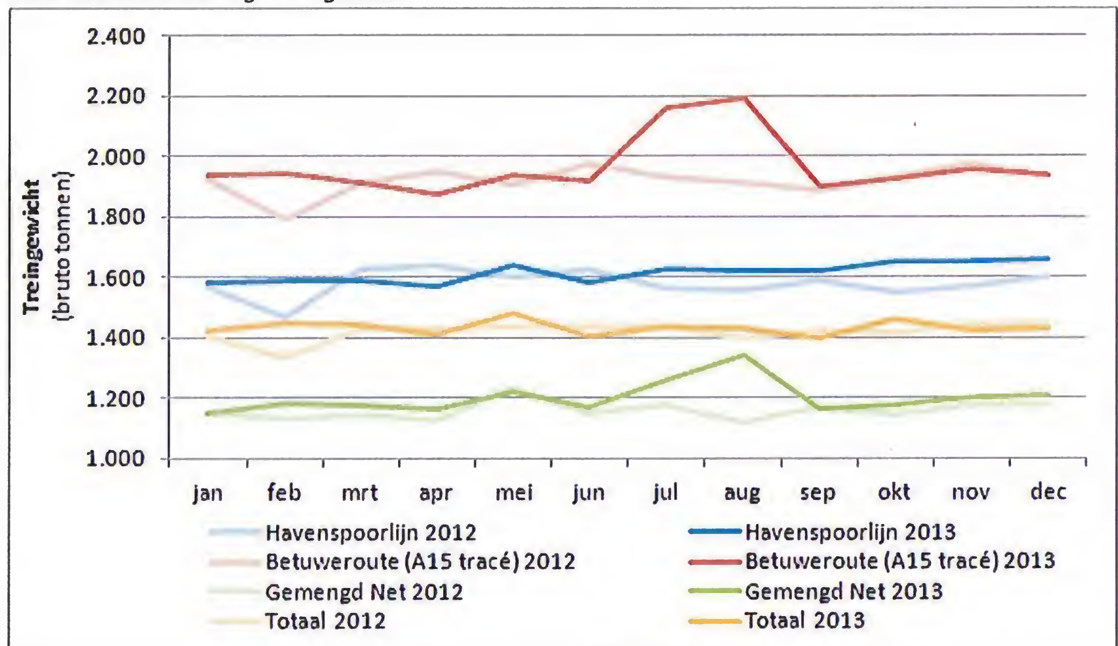
- Havenspoorlijn 1.620 ton, een toename van 2%
- Betuweroute 1.950 ton, een toename van 1%
- Gemengde net 1.210 ton, een toename van 4%

---

[3] Gemeten tonkilometers van alle goederentreinen door goederenvervoerders o.b.v. tt7006, dus exclusief goederentreinen door aannemers of andere vervoerders

Een toename van het treingewicht duidt op een toename van zwaar vervoer (zoals kolen), een verbeterde beladingsgraad (vooral van belang bij containervervoer) en/of een verbeterde efficiency van de vervoerders (meer lading met minder treinen). Een andere verklaring is dat er meer treinen zijn gemeten door het Quo Vadis systeem en er minder treinen op 'normgewicht' zijn afgerekend[4]. Bovendien is ook het normgewicht verhoogd.

Grafiek 1.3: ontwikkeling (bruto) treingewicht per maand op de Havenspoorlijn, de Betuweroute en het gemengde net



De periode van de werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen springt in het oog. Hieruit valt af te leiden dat voornamelijk zware (erts en kolen) treinen van de resterende capaciteit op Emmerich – Oberhausen gebruik hebben gemaakt. De lichtere treinen zijn via het gemengde omgeleid, waardoor het gemiddelde treingewicht op de Betuweroute toeneemt. Omdat het gemiddelde treingewicht van de treinen die normaal via de Betuweroute rijden hoger ligt dan het gemiddelde gewicht van goederentreinen op het gemengde net, zorgen de treinen die zijn omgeleid voor de toename hier.

In Bijlage I is ook een tabel opgenomen met het (bruto) tonnage per trein op de verschillende grenzen.

[4] In zowel 2012 als 2013 zijn ca. 12 duizend goederentreinen (alleen goederenvervoerders, treinnummers 40000 t/m 69999) geheel niet gemeten door Quo Vadis. Omdat in 2013 het aantal gebruikte treinnummers hoger ligt (80.500 in 2012 respectievelijk 88.500 in 2013), is het percentage niet gemeten treinen lager in 2013: 14%

2 Aantal goederentreinen op het net: verschuivingen op aantal verbindingen

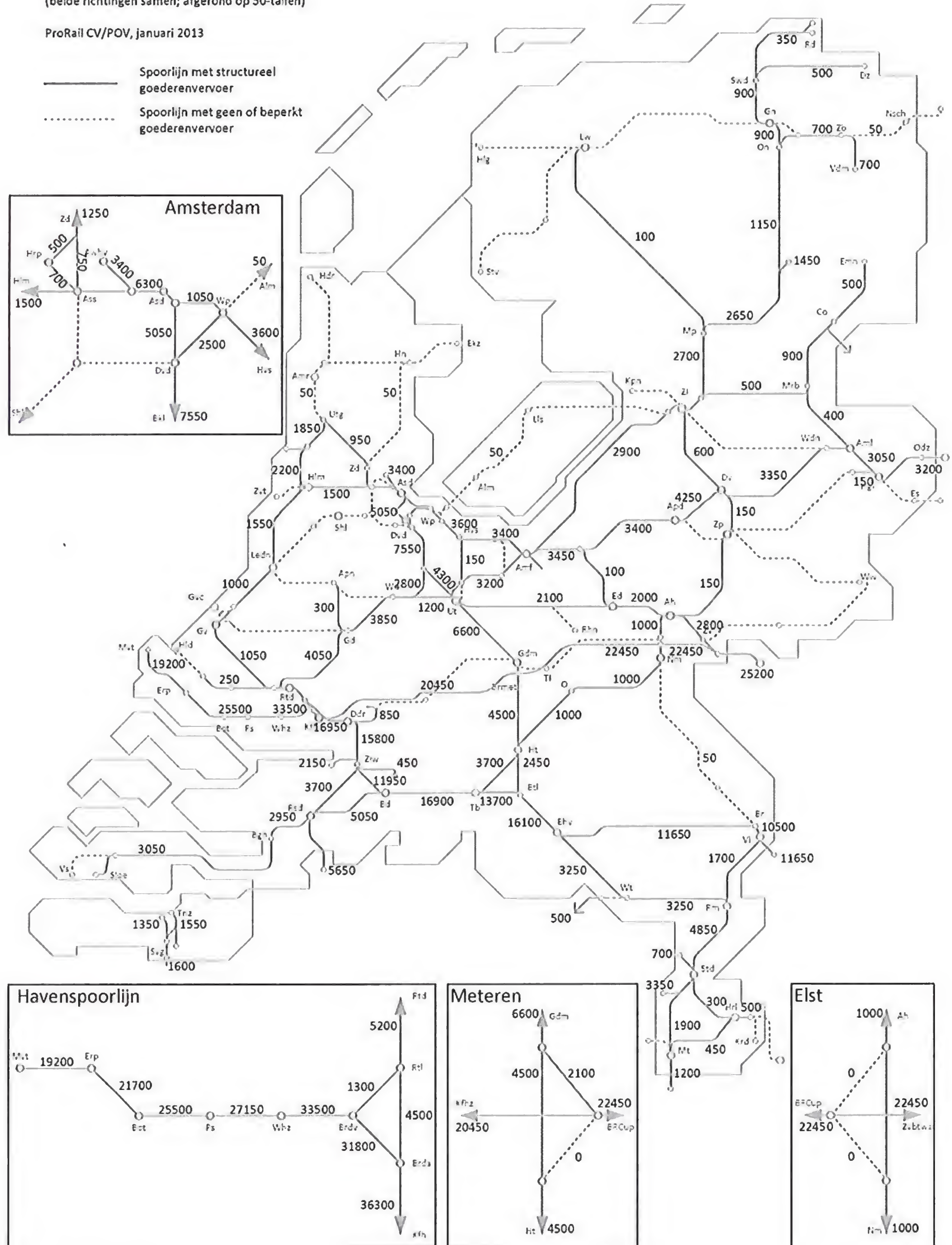
2.1 *Kaarten*

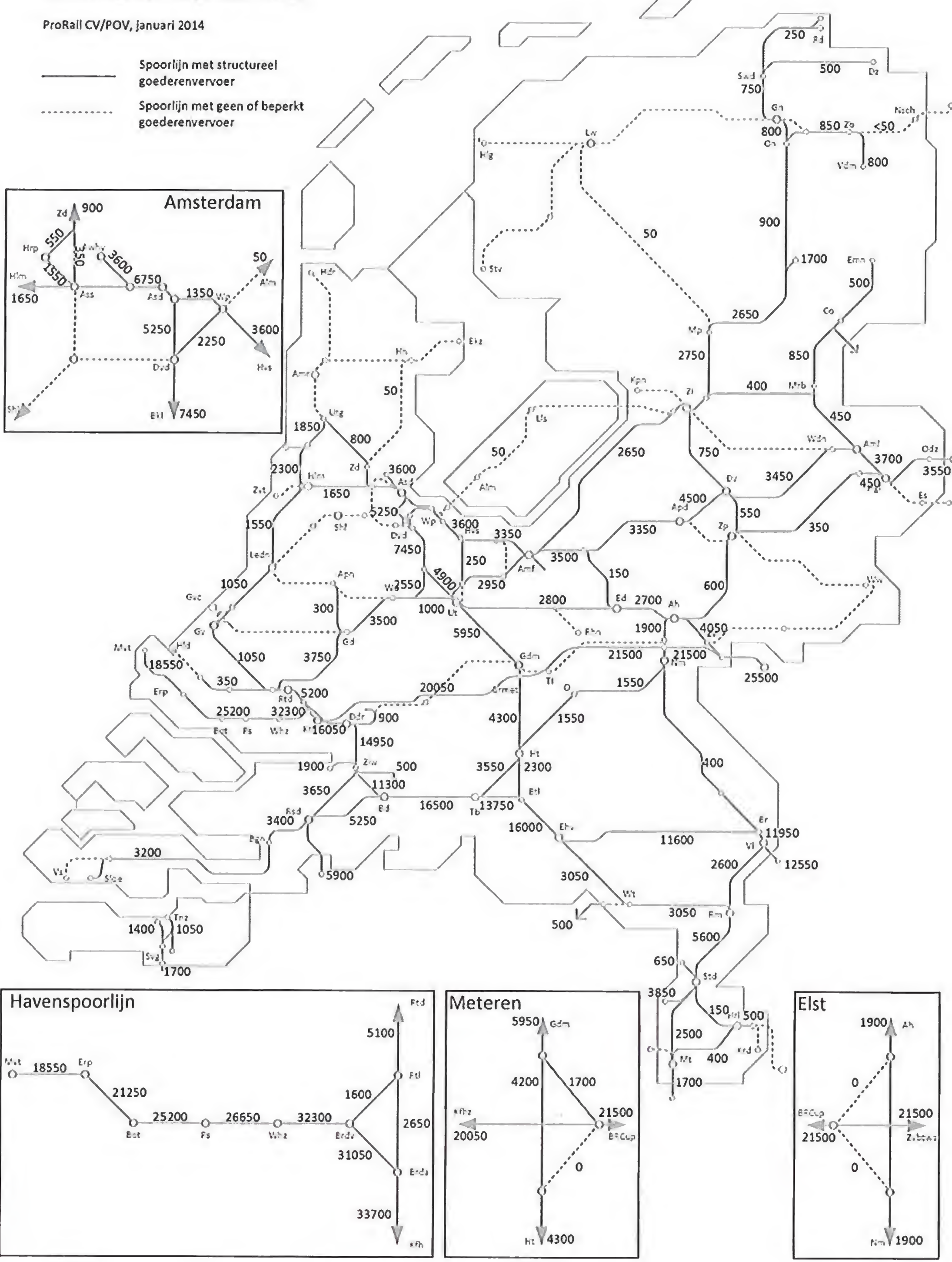
Op de kaarten 2.1 en 2.2 is het aantal goederentreinen per baanvak weergegeven:

- 2012 en 2013;
- Alle goederentreinen van alle vervoerders;
- Aantallen zijn gegeven voor beide richtingen samen (al bij elkaar opgeteld);
- Aantallen zijn afgerond op 50-tallen;
- Bron: ProRail Operatie, VL/PAB
- Bewerking: ProRail Vervoer&Dienstregeling, CV/POV

In Bijlage II is voor beide jaren ook een indicatie gegeven voor het aantal goederentreinen per dag.

De opvallendste zaken worden in paragraaf 2.2 kort geduid.


Goederentreinen 2012
(beide richtingen samen; afgerond op 50-tallen)
ProRail CV/POV, januari 2013
Spoorlijn met structureel goederenvervoer
Spoorlijn met geen of beperkt goederenvervoer
Amsterdam
Havenspoorlijn
Meteren
Elst


Goederentreinen 2013
(beide richtingen samen; afgerond op 50-tallen)
ProRail CV/POV, januari 2014
Spoorlijn met structureel goederenvervoer
Spoorlijn met geen of beperkt goederenvervoer
Amsterdam
Havenspoorlijn
Meteren
Elst
Mvt
18550
Erp
21250
Bot
25200
Ps
26650
Whz
32300
Erdz
31050
1600
Ftd
5100
2650
Erda
33700
Kfh
Gdm
5950
4200
1700
Kfhz
20050
21500
BFCup
0
Ht
4300
Ah
1900
Zvbtws
Nm

2.2 *Verschuivingen in het hele land*

2.2.1 In totaal vrijwel gelijk aantal treinen van/naar de havens

Het aantal goederentreinen laat vanuit de twee grootste havens een verschillend beeld zien:

- Haven Rotterdam, in 2013 reden 32.300 treinen van/naar de Haven van Rotterdam; dit is een daling van 1.200 treinen ten opzichte van 2012 (-4%).
- Haven Amsterdam, in 2013 reden 5.700 treinen van/naar de Haven van Amsterdam; dit is een toename van 1.050 treinen ten opzichte van 2012 (+23%).

Een deel van de verklaring is het verschuiven van een specifieke ladingstroom (kolen) van Rotterdam naar Amsterdam.

2.2.2 Daling noord Nederland

Van en naar een aantal bestemmingen in het noorden van het land is het aantal goederentreinen afgenomen. Door het samenvoegen van de containertrein met de wagenladingtrein, reden van/naar Onnen 250 treinen minder. Gevolg van de gewijzigde bedieningsopzet is een toename van het aantal treinen Veendam: in plaats van een hele containertrein om de dag, rijdt er iedere werkdag een halve containertrein.

Van en naar een aantal andere bestemmingen in het noorden van het land is het aantal goederentreinen vrijwel gelijk gebleven:

- Havens Delfzijl, vrijwel gelijk met 500 treinen.
- Roodeschool/Eemshaven, 100 treinen minder: van/naar de Eemshaven heeft in 2013 bijna geen goederentrein gereden.
- Coevorden/Emmen, (samen goed voor ca. 850 treinen), hier is het aantal treinen gelijk gebleven.

2.2.3 Toename zuid Nederland

Van en naar alle bestemmingen in het zuiden van het land is het aantal goederentreinen toegenomen:

- Sloehaven: een toename van 100 treinen tot 3.150 (+3%)
- Zeeuws Vlaanderen: een toename van 100 (+6%) goederentreinen tot 1.700.
- Lutterade kende een groei van 450 (+13%) goederentreinen tot 3.850. Een van de vervoerstromen van/naar Lutterade zorgt voor een wijziging in het aantal goederentreinen op bepaalde trajecten. De route Lutterade – Emmen is verlegd van Roermond – Eindhoven – Utrecht – Amersfoort – Deventer – Almelo naar Roermond – Venlo – Nijmegen – Arnhem – Zutphen – Hengelo – Almelo.

Een uitzondering was er ook, het aantal goederentreinen van/naar Moerdijk nam met 250 af tot 1.900 (-12%). De verklaring hiervoor is niet bekend.

2.2.4 Afname gebruik Betuweroute niet alleen door werkzaamheden

Het aantal treinen op het westelijke deel van de Betuweroute is gedaald met 400 (-2%) tot 20.050 goederentreinen. Deze daling is toe te schrijven aan de beperkte capaciteit vanwege de eerder genoemde werkzaamheden. Bovendien zijn in 2013 weinig grote verschuivingen van de Brabantroute naar de Betuweroute geweest.

Op het oostelijke deel van het A15 tracé is het aantal goederentreinen met ca. 950 (-4%) goederentreinen afgenomen. Er hebben ook minder treinen gebruik gemaakt van de verbindingsboog bij Meteren. Deze afname wordt ook veroorzaakt door het feit dat een aantal kolentreinen vanuit Amsterdam door een andere vervoerder worden gereden. Deze vervoerder kiest ervoor om via Utrecht – Arnhem te rijden (daar is een toename van ca. 700 goederentreinen).

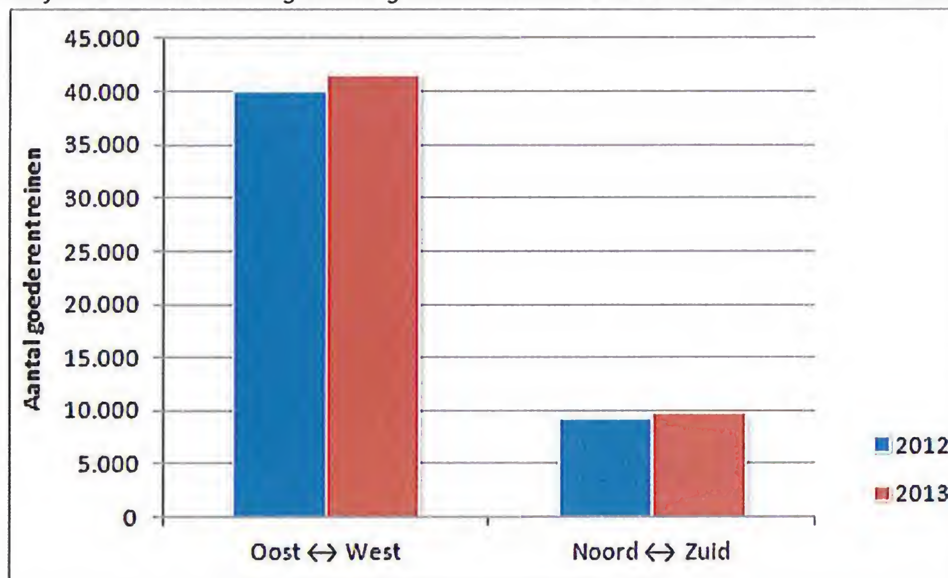
Al met al bleven 1.700 goederentreinen gebruik maken van de bogen. Het aantal goederentreinen op het oostelijk deel van de Betuweroute kwam hiermee op 21.500 goederentreinen in 2013.

3 Aantal goederentreinen op de grenzen: toename Oost ⇔ West, toename Noord ⇔ Zuid

Het aantal internationale goederentreinen[5] is met 2.100 toegenomen tot 51.400 (+4%):

- Op de Oost ⇔ West as nam het aantal treinen toe met 1.550 (+4%), tot ca. 41.600 goederentreinen.
- Op de Noord ⇔ Zuid as nam het aantal treinen toe met 550 (+6%), tot ca. 9.800 goederentreinen.
- Het aandeel van het verkeer op de Oost ⇔ West as bleef gelijk: in 2013 reed 81% van het internationale goederenverkeer op deze as.

Grafiek 3.1: ontwikkeling aantal goederentreinen Oost ⇔ West en Noord ⇔ Zuid



[5] Totaal van alle grensovergangen (exclusief Coevorden), transit treinen zorgen voor een dubbeltelling omdat deze twee keer een grens passeren; een treinpaar tussen Zeeuws Vlaanderen en Duitsland passeert zelfs drie keer de grens; hiervoor is zowel voor 2013 als 2012 geen correctie toegepast.

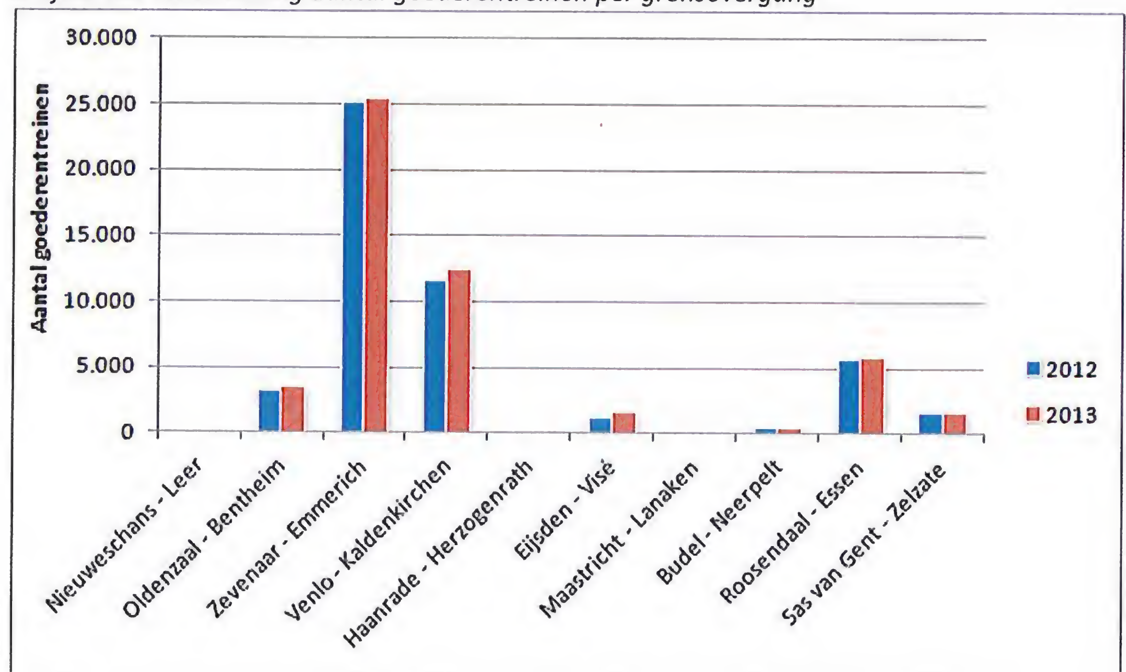
In het Oost ⇔ West verkeer is Zevenaar de dominante grensovergang. Het verkeer op de drie belangrijkste grensovergangen op deze as is toegenomen:

- Zevenaar kende een toename, ondanks de werkzaamheden, tot bijna 25.500 goederentreinen (+ 1%); aandeel Zevenaar in het totale Oost ⇔ West verkeer komt hiermee op 61% (was in 2012 63%).
- Venlo met 12.550 goederentreinen (+8%); aandeel Venlo in het totale Oost ⇔ West verkeer komt hiermee op 30% (was 29%).
- Oldenzaal met 3.550 goederentreinen (+12%); aandeel Oldenzaal in het totale Oost ⇔ West verkeer komt hiermee op 9% (was 8%).
- De grensovergangen Nieuweschans en Haanrade werden in 2013 ieder <10 gebruikt.

In het Noord ⇔ Zuid verkeer is Roosendaal de dominante grensovergang:

- 60% van al het verkeer op deze as maakt gebruik van deze grensovergang. In 2013 ging het om 5.900 goederentreinen (+5%).
- Zeeuws Vlaanderen nam toe tot 1.700 (+4%) goederentreinen in 2013, het aandeel is 17%
- De grensovergang Eijsden – Visé kende een toename van ruim 500 treinen (+43%) en kwam uit op 1.700 goederentreinen; het aandeel is eveneens 17%.
- Budel bleef stabiel met 500 treinen (aandeel 6%).
- De in 2011 heropende grensovergang Maastricht – Lanaken werd in zowel 2012 als 2013 door geen enkele goederentrein gebruikt.

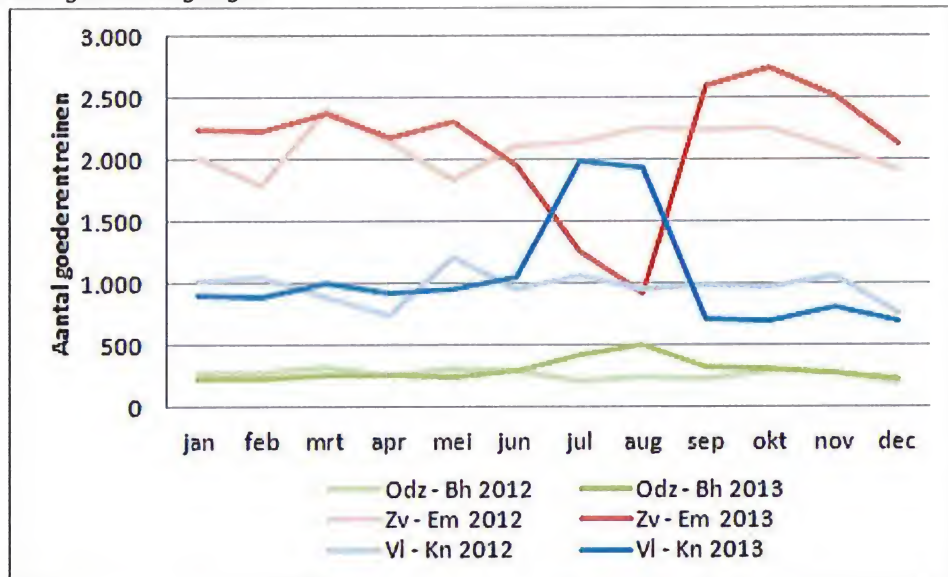
Grafiek 3.2: ontwikkeling aantal goederentreinen per grensovergang[6]



6 Grensovergangen zonder goederenvervoer (Enschede-Gronau en de HSL bij Breda) zijn niet in de grafiek opgenomen; ook Coevorden ontbreekt, dit is geen ProRail infrastructuur (Bentheimer Eisenbahn) dus er wordt ook niet gemeten.

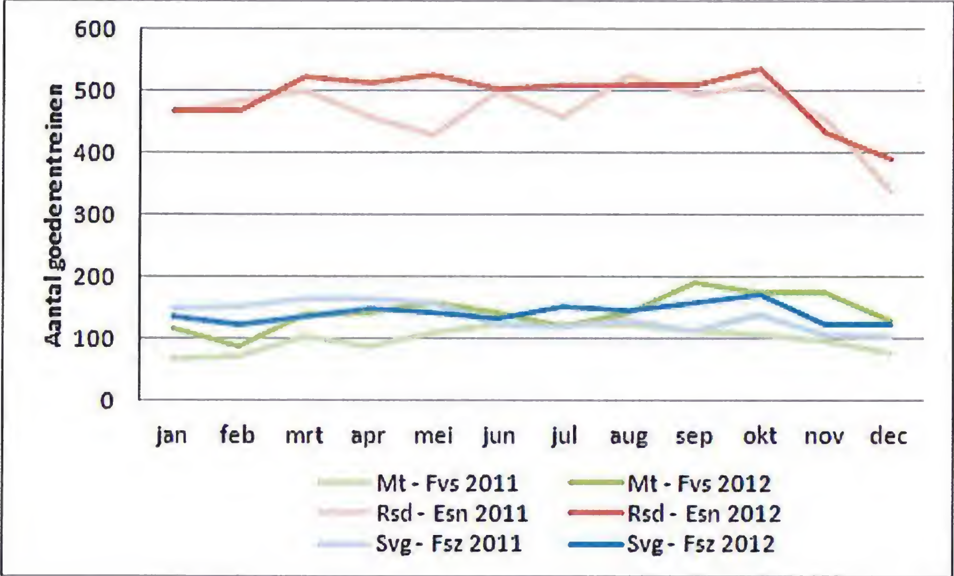
In de grafieken 3.3 en 3.4 is voor de drie belangrijkste grensovergangen, op zowel de Oost ⇔ West as als de Noord ⇔ Zuid as, ook per maand de ontwikkeling van het aantal goederentreinen in 2013 ten opzichte van 2012 weergegeven.

Grafiek 3.3: ontwikkeling aantal goederentreinen per maand op de drie belangrijkste oost ⇔ west grensovergangen



De dip voor de grensovergang Zevenaar – Emmerich in juli en augustus 2013 wordt verklaard door werkzaamheden in Duitsland. De grensovergangen Venlo – Kaldenkirchen en Oldenzaal – Bentheim werden gebruikt als omleidingroute en zagen juist een piek in juli/augustus 2013.

Grafiek 3.4: ontwikkeling aantal goederentreinen per maand op de drie belangrijkste noord ⇔ zuid grensovergangen



In zowel december 2012 als december 2013 is een scherpe daling van het aantal goederentreinen op de grensovergang Roosendaal - Essen te zien. In december ligt rond de feestdagen de productie in handel en industrie lager dan normaal en dat vertaalt zich in een lagere vraag naar goederenvervoer (per spoor).

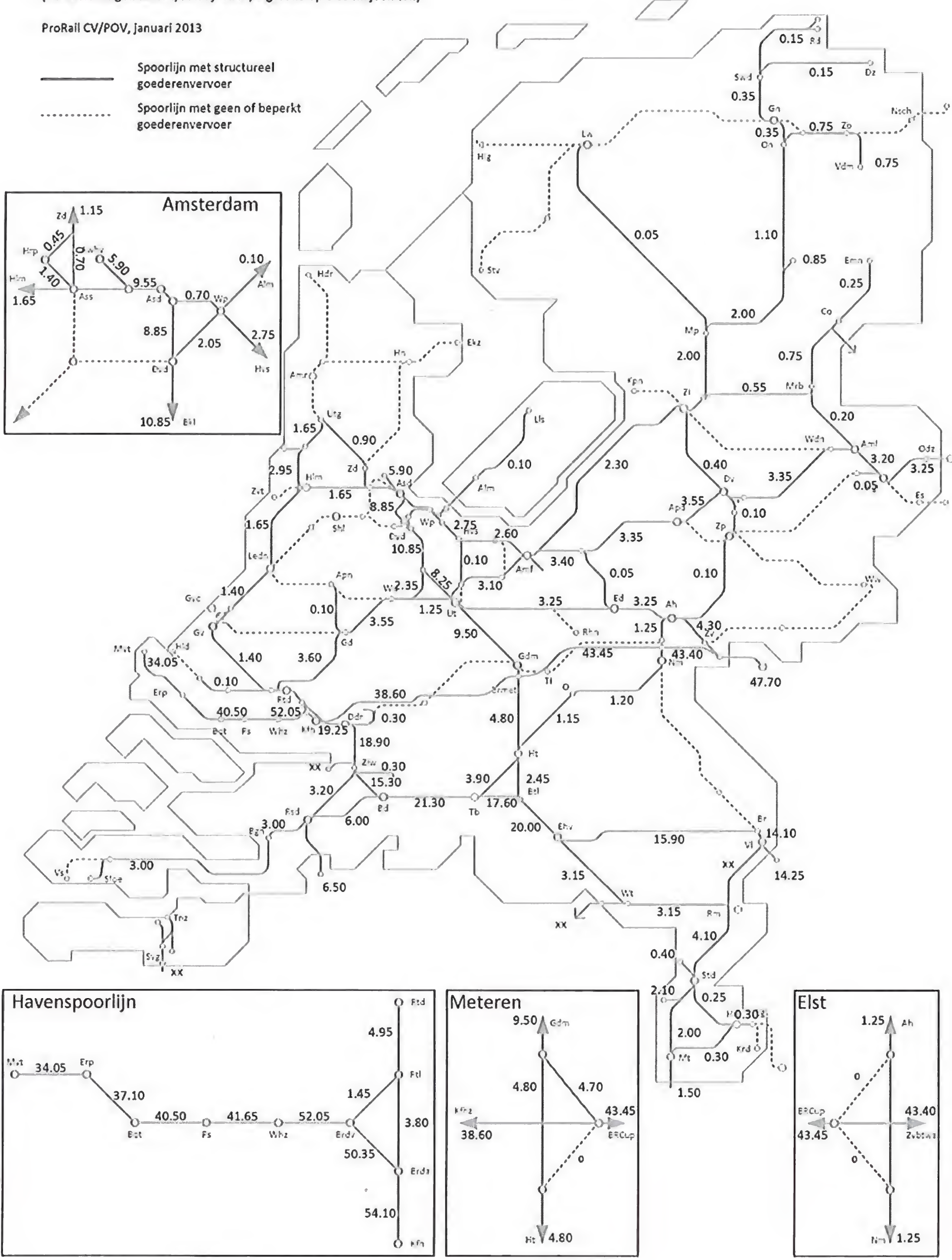
4 Bruto tonnage op het net: bevestiging beeld obv trein- en tonkilometers

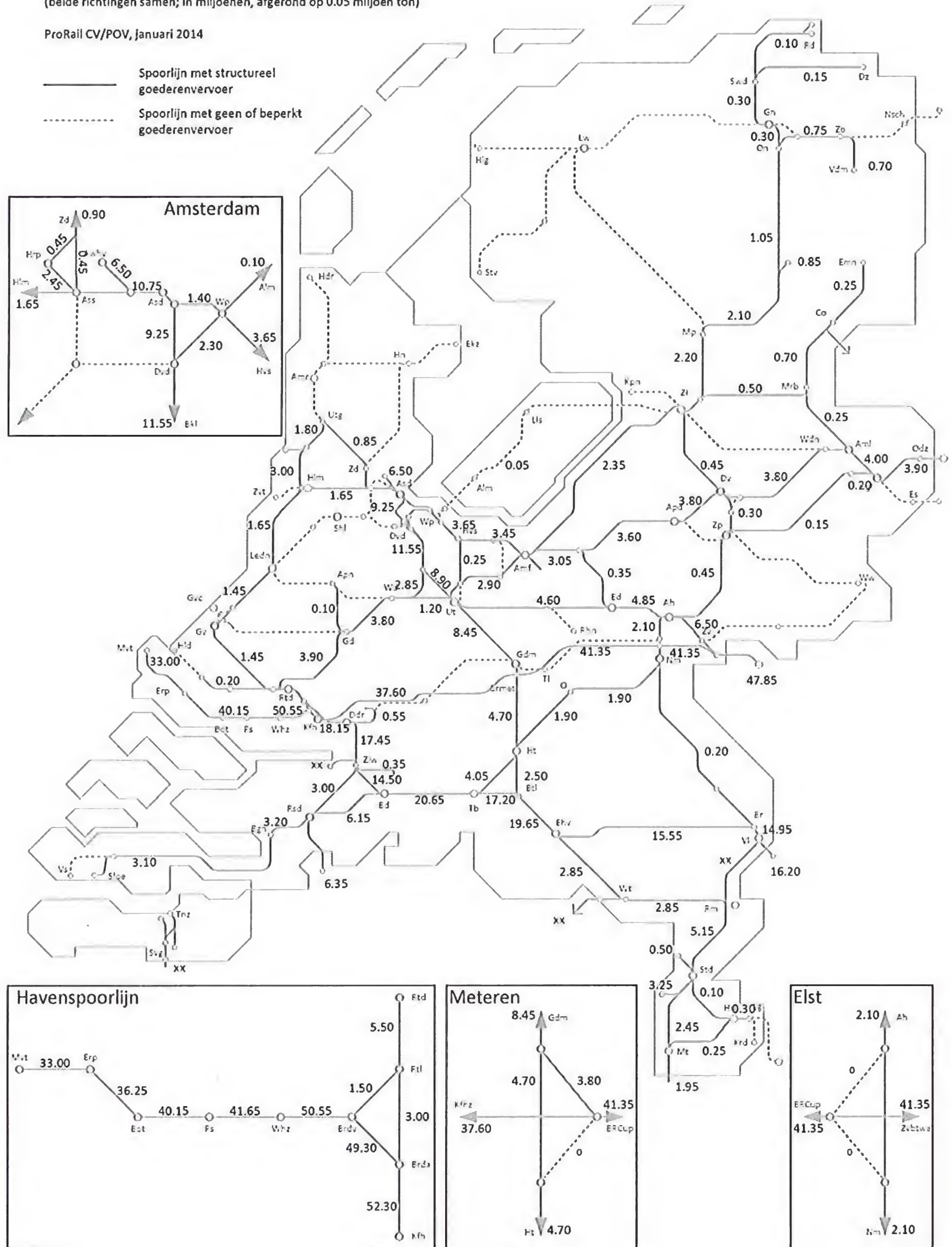
4.1 *Kaarten*

Op de kaarten 4.1 en 4.2 is het bruto tonnage (gewicht lading inclusief wagon en locomotief) door goederentreinen per baanvak weergegeven:

- 2012 en 2013;
- Alle goederentreinen van alle vervoerders;
- Tonnages zijn gegeven voor beide richtingen samen (reeds bij elkaar opgeteld);
- Tonnage zijn genoemd miljoenen, afgerond op 10.000 ton;
- Tonnages zijn gemeten met Quo Vadis
- Bron: ProRail Operatie, VL/PAB
- Bewerking: ProRail Vervoer&Dienstregeling, CV/POV

De opvallendste zaken worden in paragraaf 4.2 kort geduid.


Tonnage (bruto) per baanvak 2012
(beide richtingen samen; in miljoenen, afgerond op 0.05 miljoen ton)
ProRail CV/POV, Januari 2013
Spoorlijn met structureel goederenvervoer
Spoorlijn met geen of beperkt goederenvervoer
Amsterdam
Havenspoorlijn
Meteren
Elst



Tonnage (bruto) per baanvak 2013
(beide richtingen samen; in miljoenen, afgerond op 0.05 miljoen ton)
ProRail CV/POV, Januari 2014
Spoorlijn met structureel goederenvervoer
Spoorlijn met geen of beperkt goederenvervoer
Amsterdam
Havenspoorlijn
Meteren
Elst

4.2 *Wisselend beeld havens en periferie, verschuivingen en ontbrekende gegevens*

4.2.1 Daling Rotterdam en groei Amsterdam

- Haven Rotterdam[7], een afname van ca. 1,5 miljoen ton (-3%) tot ruim 50,5 miljoen ton; door de sterkere daling in het aantal treinen, is er sprake van een stijging van het gemiddelde treingewicht van 1.550 naar 1.570 ton (+1%). De haven van Rotterdam is hiermee goed voor ca. 2/3 van het vervoerd gewicht[8].
- Haven Amsterdam, toename van ca. 1,7 miljoen ton (+22%) tot ca. 9,4 miljoen ton, voornamelijk als gevolg van extra kolentreinen; treingewicht bleef gelijk: 1.650 ton
- Verder is het tonnage van/naar Beverwijk toegenomen met 16% tot een totaal van 3,0 miljoen ton. Het gemiddelde treingewicht nam toe tot 1.250 ton.

4.2.2 Daling noord Nederland

De treinaantallen in het noorden van het land laten een daling zien. Ook het (bruto) tonnage laat een daling zien:

- Veendam, bleef vrijwel gelijk met 0,7 miljoen ton; door toename van het aantal treinen een daling van het gewicht per trein van tot 900 ton;
- Havens Delfzijl en Eemshaven, een verlies van 65.000 ton (-19%) bij een afname van het gewicht per trein van 390 ton naar 370 ton

In de overige gebieden is het tonnage constant gebleven, fluctuaties blijven overal beperkt tot hooguit enkele tienduizenden tonnen (naar boven of naar beneden)

4.2.3 Toename zuid Nederland

De twee grootste 'toegangspunten' in zuid Nederland, de Sloehaven en Chemelot, kenden in 2012 een toename van het gewicht:

- In de Sloehaven nam het gewicht met 50.000 ton (+2%) toe tot ruim 3 miljoen ton (bruto); het gemiddelde treingewicht daalde met 10 ton tot 970 ton.
- Het vervoer van/naar Chemelot groeide met 0,8 miljoen ton (34%) tot ca. 3,3 miljoen ton; het treingewicht nam met 18% toe tot gemiddeld 850 ton per trein.[9] In 2013 is de Rail Terminal Chemelot geopend, deze is mede verantwoordelijk voor de toename van het tonnage.

In de overige gebieden zijn de tonnages ook toegenomen. Hier is echter de verhoging van het normgewicht de oorzaak van de toename. Wat de werkelijke ontwikkeling is geweest, is niet gemeten:

- Moerdijk: toename van 0,2 miljoen ton tot 1,2 miljoen ton
- Zeeuws Vlaanderen: toename van 0,6 miljoen ton tot 1,1 miljoen ton (verdubbeling).

---

[7] Gemeten tussen Waalhaven Zuid en Barendrecht Vork

[8] Het is niet mogelijk een exact landelijk totaal bruto tonnage te geven; dit aandeel is afgezet tegen het totaal bruto tonnage dat is gemeten op de grenzen, 77,7 miljoen ton (zie hoofdstuk 5).

[9] Met de aantekening dat hier relatief veel treinen op het 'normgewicht' zijn afgerekend, werkelijke treinwicht ligt waarschijnlijk hoger.

4.2.4 Verschuiving naar Betuweroute stagneert

Het (bruto) tonnage op de Betuweroute is in 2013, tussen Kijfhoek en Meteren, met ca. 1,0 miljoen ton (-2,5%) afgenomen tot 37,6 miljoen ton. Het gemiddelde treingewicht daalde van 1.890 ton tot 1.870 ton per trein, een afname van 1%.

Voorbij Meteren is het (bruto) tonnage afgenomen met ca. 2 miljoen ton (-5%) tot 41,4 miljoen ton. De afname is hier groter omdat ook minder treinen gebruik hebben gemaakt van de verbindingsboog bij Meteren: eveneens ca. 1 miljoen ton minder. Op het oostelijke deel van de Betuweroute daalde het gemiddelde treingewicht van 1.930 tot 1.920 ton per trein.

4.2.5 Quo Vadis: betrouwbare gegevens, maar onvolledig op beperkt aantal baanvakken

Quo Vadis werkt met een beperkt aantal meetpunten. Deze zijn zo aangelegd dat vrijwel elke goederentrein die rijdt, minstens over een meetpunt rijdt. Op het grootste deel van het net worden minstens 95% tot 100% van de treinen gemeten; de gegevens van Quo Vadis zijn dus betrouwbaar.

In enkele gebieden is (nog) geen meetsysteem beschikbaar, met als gevolg dat de betrokken goederentreinen een 'normgewicht' (700 ton) krijgen toebedeeld. Het tonnage dat op deze baanvakken wordt getoond is daarmee te laag geschat:

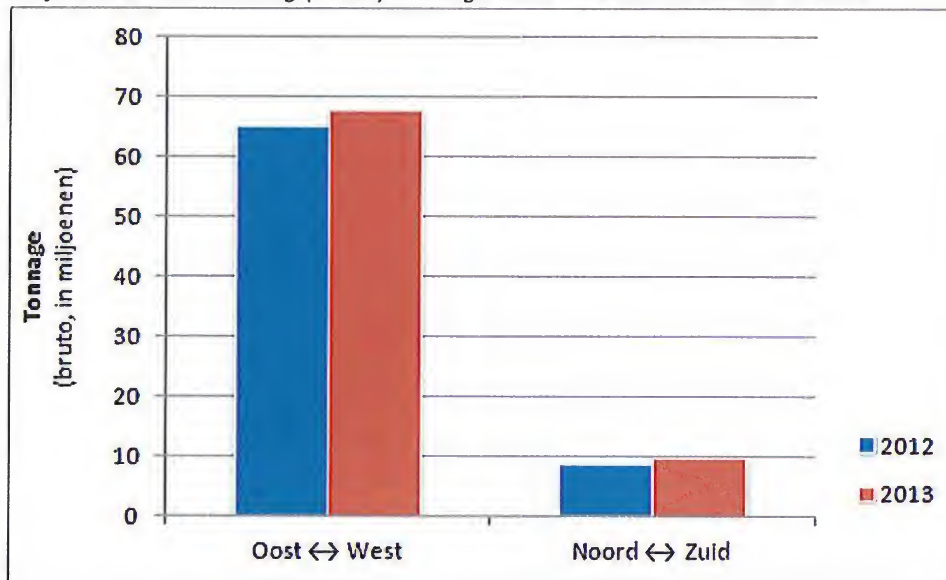
- Zeeuws Vlaanderen, geen meetpunt (is niet mogelijk als gevolg van het ontbreken van centrale bediende beveiliging).
- Budel (grens), geen meetpunt.
- Moerdijk, beperkt aantal gemeten treinen (ca. 50%);
- Omgeving Sittard, in het bijzonder treinen tussen Lutterade en Venlo (op het baanvak Venlo – Roermond is het aantal treinen met een gemeten gewicht lager dan 50%). Het Quo Vadis meetpunt ligt net ten zuiden van Sittard. Gevolg is dat de goederentreinen van/naar Chemelot voor ca. 80 à 85% worden gemeten en de treinen van/naar Born voor ca. 70%.

5 Bruto tonnage op de grenzen neemt toe tot boven niveau 2008

Het totale (bruto) tonnage door goederentreinen op de grenzen[10] is met 5% toegenomen tot 77,7 miljoen ton (ter vergelijking: 2008 71,4 miljoen ton):

- De Oost ⇔ West as kende een groei ten opzichte van 2012 van 4% tot 68 miljoen ton; dit is het hoogst gemeten tonnage sinds het begin van de metingen in 2007.
- De Noord ⇔ Zuid as kende een groei van 12% tot 9,7 miljoen ton; dit is 2,8 miljoen ton minder dan het recordjaar 2008.
- Het aandeel van het vervoer op de Oost ⇔ West as was daarmee in 2013 87% (was 88% in 2012).

Grafiek 5.1: ontwikkeling (bruto) tonnage Oost ⇔ West en Noord ⇔ Zuid



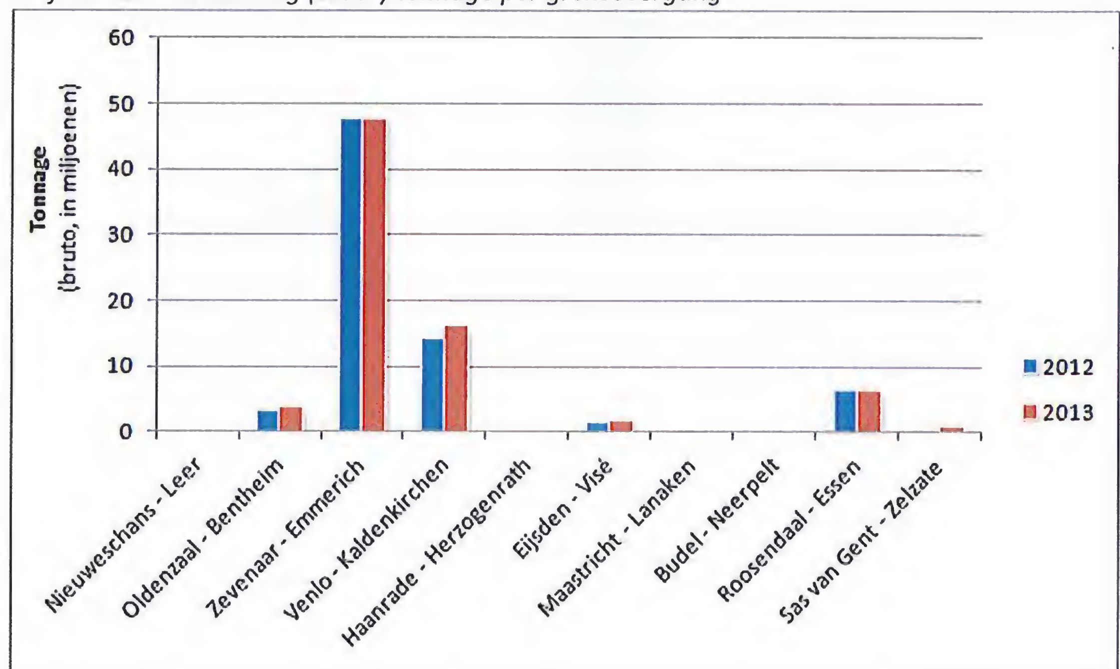
[10] Totaal van alle grensovergangen (exclusief Coevorden), transit treinen zorgen voor een dubbeltelling omdat deze twee keer een grens passeren; een treinpaar tussen Zeeuws Vlaanderen en Duitsland passeert zelfs drie keer de grens; hiervoor is zowel voor 2013 als 2012 geen correctie toegepast. De grensovergangen Sas van Gent en Budel worden niet gemeten met Quo Vadis en krijgen per trein het normgewicht van 300 toegekend, waardoor een onderschatting ontstaat voor deze plaatsen.

In het Oost ⇔ West verkeer is Zevenaar de dominante grensovergang. Het verkeer op de drie belangrijkste grensovergangen op deze as is toegenomen:

- Zevenaar nam, ondanks de werkzaamheden, toe met 0,2 miljoen ton (+0,3%) tot ruim 47.8 miljoen ton (bruto);
  - het aandeel van Zevenaar in het totale Oost ⇔ West verkeer was hiermee 70%
  - 86% van het gewicht op de grens bij Zevenaar is via de Betuweroute afgewikkeld (was in 2012 91%).
- Venlo nam toe met 2 miljoen ton (+14%) tot 16,2 miljoen ton; aandeel Venlo in het totale Oost ⇔ West verkeer groeide tot 24%.
- Oldenzaal nam toe met 0,7 miljoen ton tot 3,9 miljoen ton(+22%); aandeel Oldenzaal in het totale Oost ⇔ West verkeer groeide tot 6%.
- Het tonnage op de overige grensovergangen op deze as is nihil.

In het Noord ⇔ Zuid verkeer is Roosendaal de dominante grensovergang. Er is sprake van een afname van het tonnage van 145.000 ton (-2%) tot 6,4 miljoen ton. Daarmee maakt 65% van al het vervoer op deze as maakt gebruik van deze grensovergang (was 75%).[11] Het aandeel van de grensovergang Eijsden nam toe tot 20% als gevolg van een toename van 0,5 miljoen ton tot 2 miljoen ton (+32%).

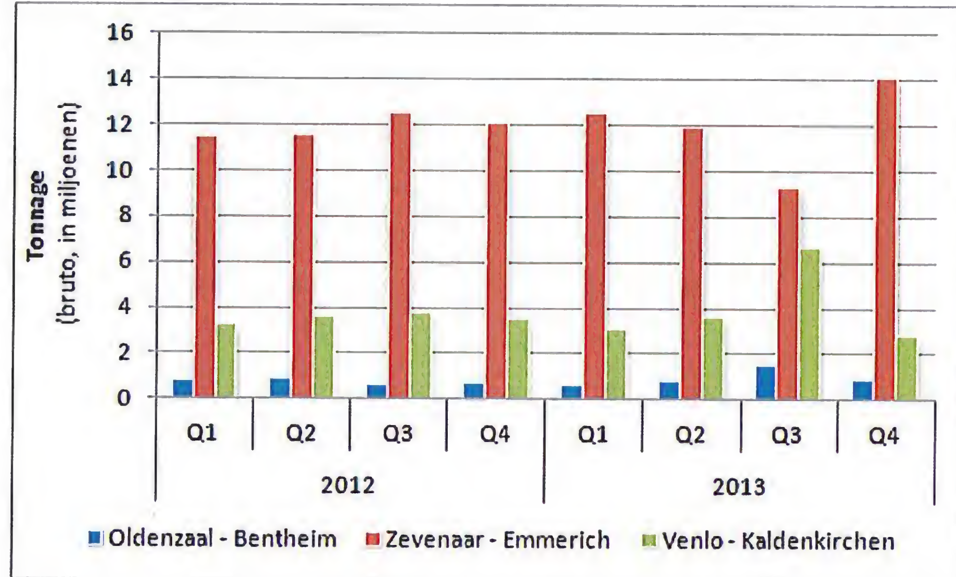
Grafiek 5.2: ontwikkeling (bruto) tonnage per grensovergang



[11] Aandeel wordt overschat als gevolg van het ontbreken van voldoende meetgegevens voor de grensovergangen Sas van Gent en Budel. Het grote verschil met 2012 wordt verklaard door de verdubbeling van het normgewicht voor treinen die niet door Quo Vadis gemeten worden.

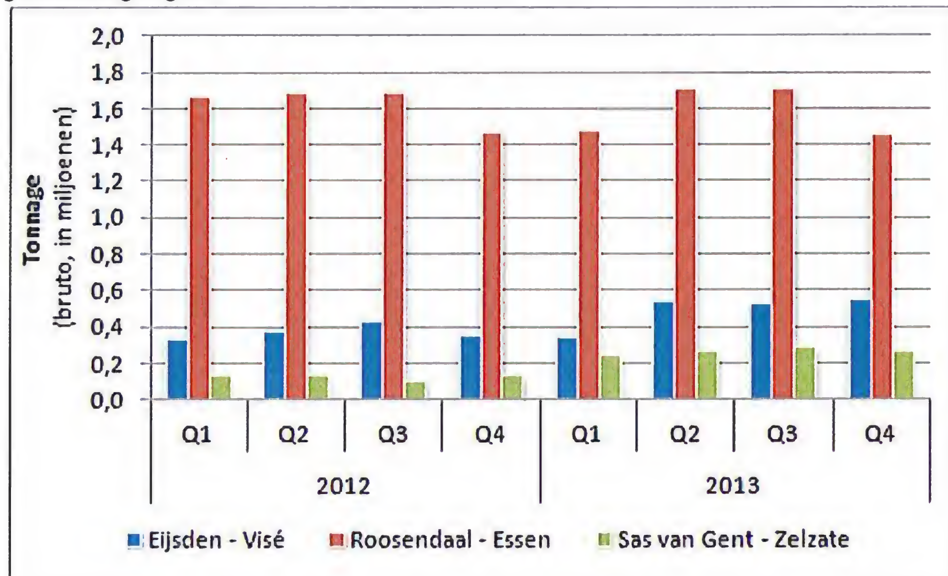
In de grafieken 5.3 en 5.4 is voor de drie belangrijkste grensovergangen, op zowel de Oost ⇔ West as als de Noord ⇔ Zuid as, ook per kwartaal de ontwikkeling van (bruto) tonnage in 2013 ten opzichte van 2012 weergegeven.

Grafiek 5.3: ontwikkeling (bruto) tonnage per kwartaal op de drie belangrijkste oost ⇔ west grensovergangen



Zoals genoemd waren in juli/augustus 2013 werkzaamheden in Duitsland, waardoor minder treinen gebruik konden maken van de grensovergang Zevenaar – Emmerich en meer verkeer werd afgewikkeld via Venlo – Kaldenkirchen. Dit is ook zichtbaar in het tonnage in het 3e kwartaal van 2013, waarin laatstgenoemde grensovergang een 'opleving' kent.

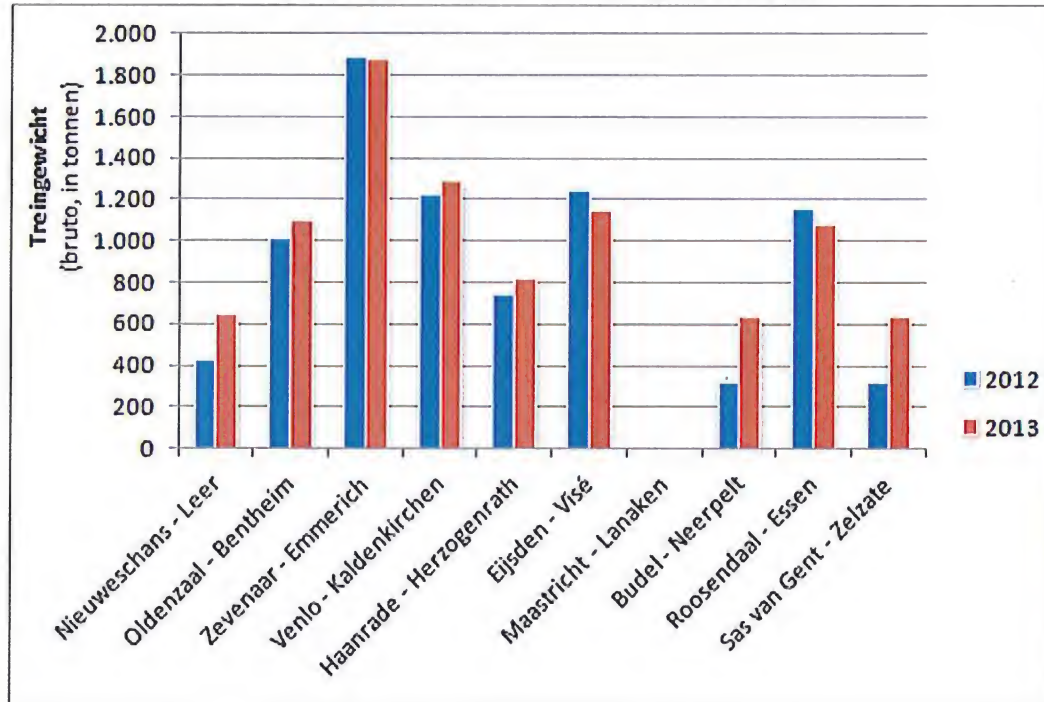
Grafiek 5.4: ontwikkeling(bruto) tonnage per kwartaal op de drie belangrijkste noord ⇔ zuid grensovergangen



De hogere normgewichten voor goederentreinen die niet worden gemeten door Quo Vadis is goed terug te zien in bovenstaande grafiek. Op de grensovergang Sas van Gent wordt geen enkele trein gemeten. Het tonnage op deze grensovergang is verdubbeld.

Bijlage I: bruto treingewicht op de grenzen

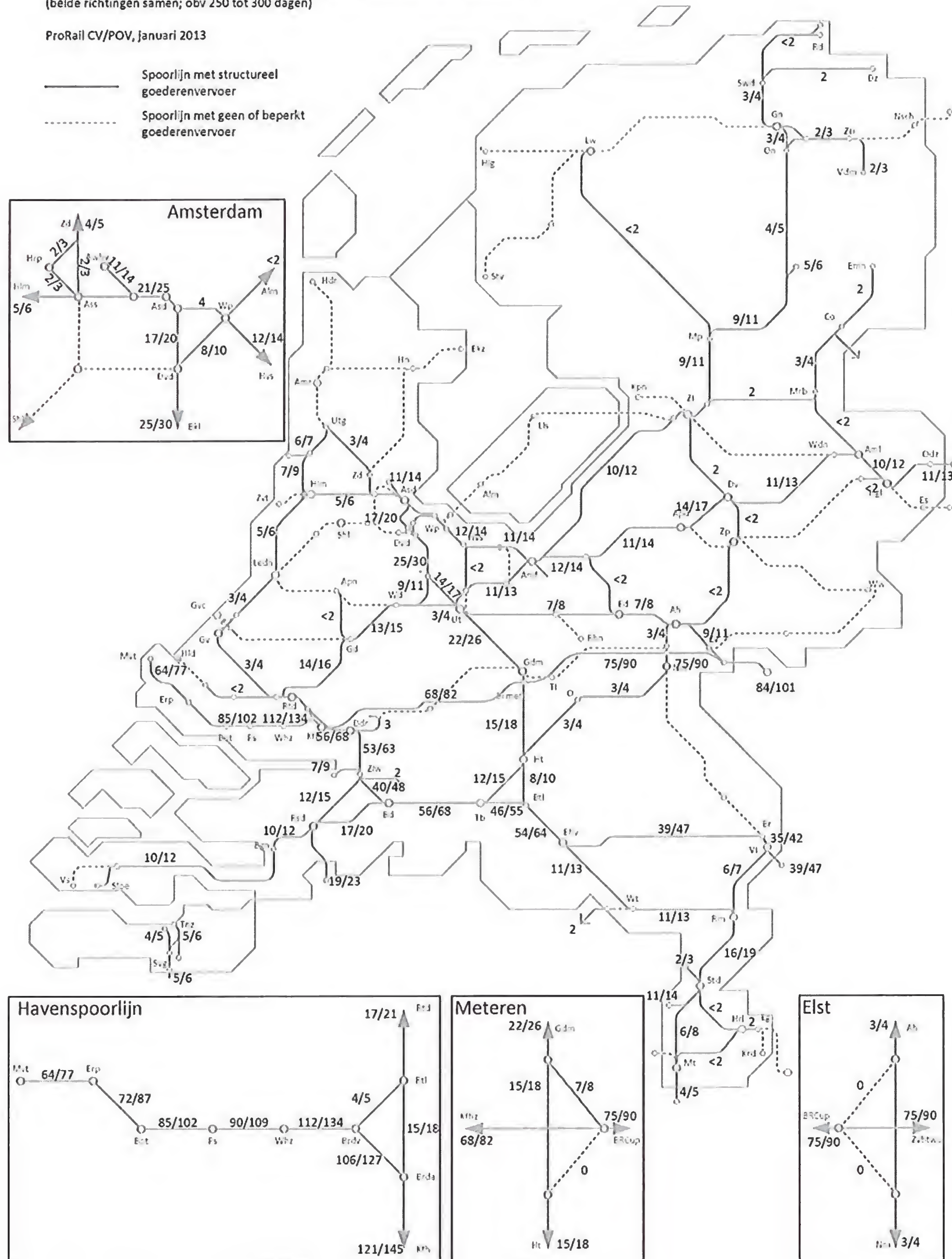
Grafiek B-I: ontwikkeling (bruto) tonnage per trein per grensovergang

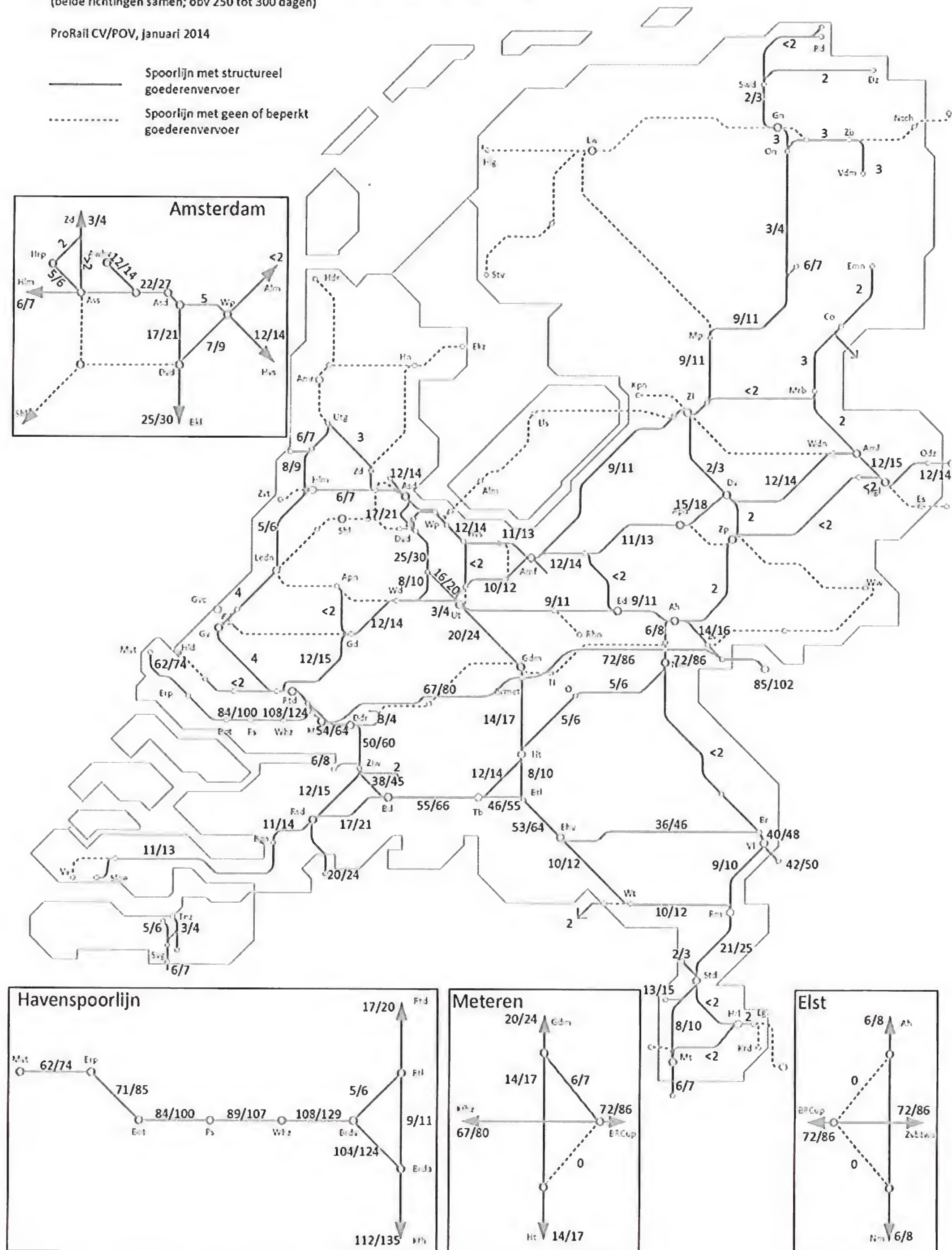


De hogere normgewichten voor goederentreinen die niet worden gemeten door Quo Vadis is goed terug te zien in bovenstaande grafiek. Op de grensovergangen Sas van Gent en Budel wordt geen enkele trein gemeten. Het gemiddelde treingewicht op deze grensovergangen is verdubbeld.

Tussen Maastricht en Lanaken hebben in 2012 en 2013 geen treinen gereden.

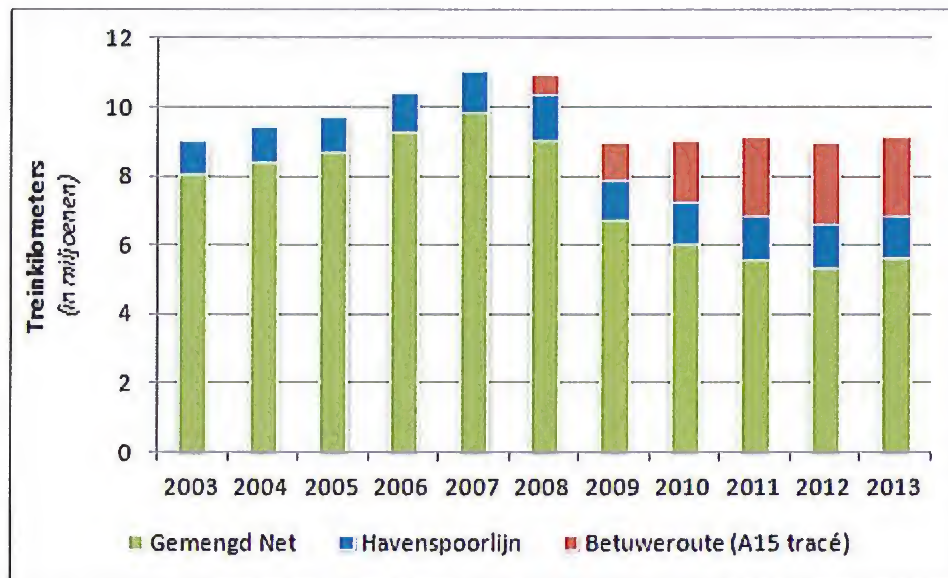
Bijlage II: indicatie aantal goederentreinen per dag




2013 Realisatie: goederentreinen per gemiddelde werkdag
(beide richtingen samen; obv 250 tot 300 dagen)
ProRail CV/POV, januari 2014
Spoorlijn met structureel goederenvervoer
Spoorlijn met geen of beperkt goederenvervoer
Amsterdam
Havenspoorlijn
Meteren
Elst

Bijlage III: 2013 in historisch perspectief

III-A: treinkilometers vanaf 2003

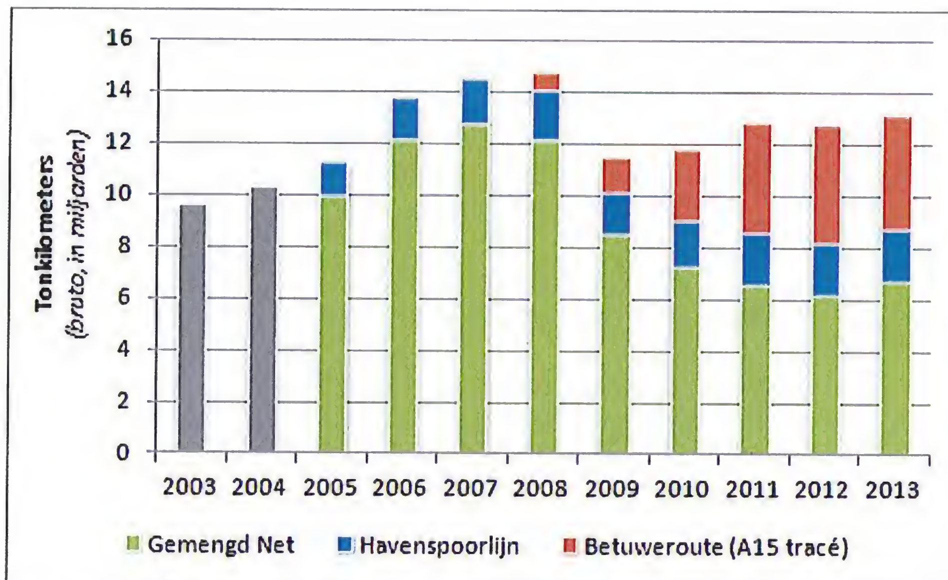


Tot en met 2007 is er sprake van een jaarlijkse toename van het aantal treinkilometers[12]. In 2008 is er sprake van een lichte daling, vooral als gevolg van een transitie van het gemengde net naar de Betuweroute.

Het aantal treinkilometers nam in 2009 met 1,9 miljoen af (-18%) tot 9 miljoen. Daarna was sprake van herstel (9,2 miljoen in 2011). Met 9,1 miljoen treinkilometers in 2013 is het herstel in aantal treinkilometers gestokt. Vanaf 2008 wordt het aandeel van de Betuweroute steeds groter. In 2013 is echter weer sprake van een toename op het gemengde net, als gevolg van werkzaamheden op het traject Emmerich – Oberhausen.

[12] Gemeten treinkilometers van alle goederentreinen door goederenvervoerders (vanaf 2009) o.b.v. tt7006, dus exclusief goederentreinen door aannemers of andere vervoerders

III-B: tonkilometers vanaf 2002

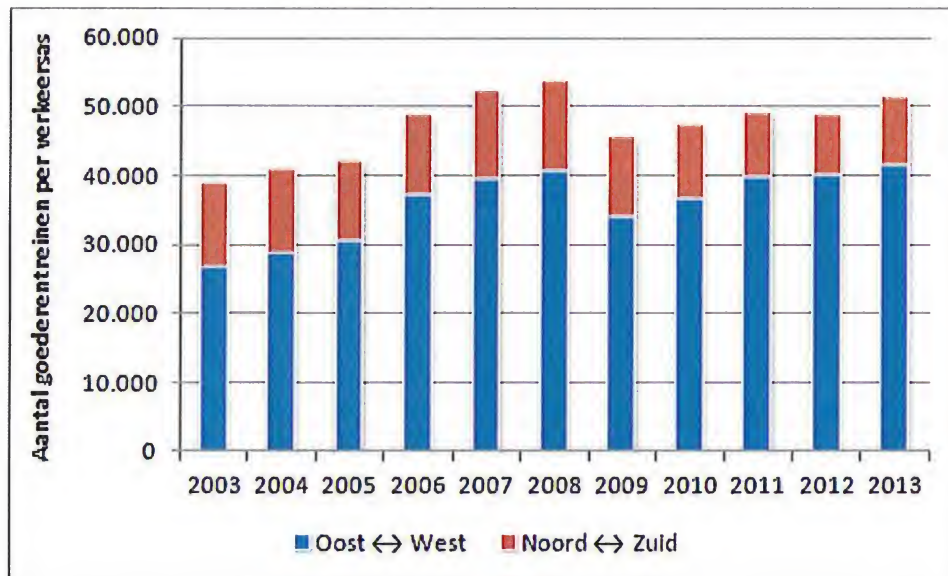


Het aantal tonkilometers in 2003 en 2004 is niet op te splitsen naar het gemengde net en de Havenspoorlijn.

Tot en met 2008 was er sprake van een jaarlijkse toename van het aantal tonkilometers[13]. Het totaal nam in 2009 met 3 miljard af tot 11,5 miljard (-21%). Daarna is er sprake van herstel, tot 13,1 miljard tonkilometer (groei van 14% t.o.v. 2009) in 2013. Vanaf 2008 wordt het aandeel van de Betuweroute steeds groter. Echter ook hier is weer sprake van een toename op het gemengde net, als gevolg van werkzaamheden op het traject Emmerich – Oberhausen.

[13] Gemeten tonkilometers van alle goederentreinen door goederenvervoerders (vanaf 2009) o.b.v. tt7006, dus exclusief goederentreinen door aannemers of andere vervoerders

III-C: goederentreinen op de grenzen vanaf 2002



Tot 2008 is er sprake van een toenemend aantal goederentreinen op zowel de Oost ⇔ West as, als de Noord ⇔ Zuid as[14]. In 2009 krijgen beide assen te maken met een daling:

- Oost ⇔ West: 6.700 treinen minder (-16%) tot 34.200
- Noord ⇔ Zuid: 1.500 treinen minder (-12%) tot 11.400
- Totaal: 8.200 goederentreinen op de grenzen minder (-15%) tot 45.600 treinen.

Na 2009 herstel op de Oost ⇔ West as: in 2013 een toename tot ruim 41.500 goederentreinen (groei van 21%), het hoogste aantal ooit geteld op deze as. Het vorige 'record' was 2008 met bijna 41.000 goederentreinen.

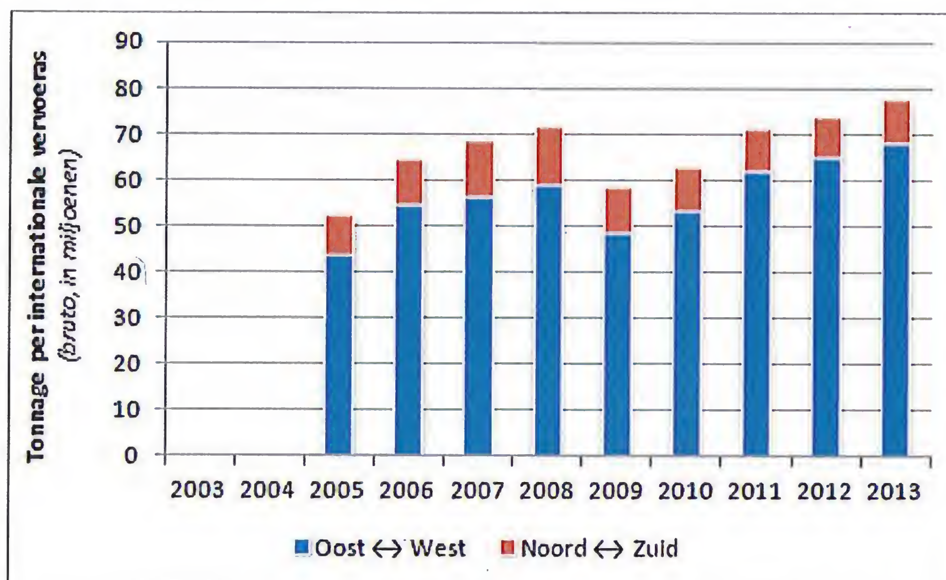
Op de Noord ⇔ Zuid as is het aantal goederentreinen door de jaren steeds verder afgenomen. Pas in 2013 worden voor het eerst weer meer treinen geteld dan het jaar ervoor: 9.800 (een plus van 550). Dit is het hoogste aantal sinds 2010, maar nog altijd 14% minder dan voor de crisis.

Het totaal aantal goederentreinen op de grenzen is hiermee in 2013 met 13% toegenomen ten opzichte van 2009 tot 51.400. Dit is nog altijd 2.500 minder dan in 2008.

---

[14] Totaal van alle grensovergangen (exclusief Coevorden), transit treinen zorgen voor een dubbeltelling omdat deze twee keer een grens passeren; een treinpaar tussen Zeeuws Vlaanderen en Duitsland passeert zelfs drie keer de grens; hiervoor is in geen van de jaren een correctie toegepast.

III-D: bruto tonnage op de grenzen vanaf 2005



Voor de periode vóór 2005 zijn geen gegevens uit Quo Vadis beschikbaar.

Ook bij het bruto tonnage[15] een jaarlijkse toename tot en met 2008, gevolgd door een daling in 2009. De daling bedroeg:

- Oost ⇔ West: 10,1 miljoen ton minder (-17%) tot 48,8 miljoen ton
- Noord ⇔ Zuid: 2,8 miljoen ton minder (-22%) tot 9,8 miljoen ton
- Totaal: 12,8 miljoen ton minder op de grenzen (-18%) tot 58,6 miljoen ton.

Ook hier (net als bij de treinaantallen) verschil tussen de beide assen:

- Oost ⇔ West: in 2013 19,1 miljoen ton meer (+39%) t.o.v. 2009 tot 68 miljoen ton; dit is het hoogst gemeten tonnage sinds het begin van de metingen met Quo Vadis.
- Noord ⇔ Zuid: in 2013 vrijwel gelijk aan 2009 (voor een deel dankzij het verhoogde normgewicht), 9,7 miljoen ton
- Totaal: in 2013 19,1 miljoen ton meer op de grenzen (+33%) t.o.v. 2009 tot 77,7 miljoen ton; ook dit is het hoogste totaal sinds het begin van de metingen (niet vreemd gezien de dominantie van de oost ⇔ west as).

---

[15] Totaal van alle grensovergangen (exclusief Coevorden), transit treinen zorgen voor een dubbeltelling omdat deze twee keer een grens passeren; een treinpaar tussen Zeeuws Vlaanderen en Duitsland passeert zelfs drie keer de grens; hiervoor is zowel voor geen van de jaren een correctie toegepast. De grensovergangen Sas van Gent en Budel worden niet gemeten met Quo Vadis en krijgen per trein het normgewicht van 300 (t/m 2012; vanaf 2013 700 ton) toegekend, waardoor een onderschatting ontstaat voor deze plaatsen.

Colofon

Titel	Ontwikkeling goederenverkeer in Nederland; 2013 vergeleken met 2012
Documentnummer	
Versie/Datum	5 december 2014
Status	definitief
Van	ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV
Auteur	Ron Demmers
Projectleider	
Distributie	
Document	141205 Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland_2013 vergeleken met 2012

Autorisatie

	paraaf	datum
gecontroleerd prl		
projectleider		